



VOLVOS VÄRST



I ett idylliskt äldre villaområde utanför Eskilstuna finner vi en verklig Volvo-entusiast. Det är Per Olov Norberg som poserar. Vardagsbilen är en 164, finbilen en 262C och så finns ett antal P 1800, 1800ES och Amazon.

P-O:s bilar håller mycket hög klass och vi ber honom berätta hur denna samling och intresse tillkommit.

AV HASSE CARLSSON

INGAR ♂

Volvointresset tog fart redan som sjuåring hos P-O och berodde nog mycket på en farbror till honom som arbetade på Volvo i Göteborg under 50 och 60-talet. Han kom alltid på besök till Eskilstuna med nya Volvobilar som PV, Amazon och P1800 av senaste modell. En gång när P-O var runt tio år kom farbrodern i en ny P1800 från 1965, en sådan som Helgonet körde på filmerna. P-O fick köra den bilen sittande i knät på farbrodern.

JOBBADE MED BILAR

Per Olov började så att arbeta som bilmekaniker hos bröderna Liss på Bilgård i Eskilstuna. Han fick då lära sig att helrenovera bilar. Senare hamnade P-O hos VME, (fd Bolinder Munktel) som rese-montör och fick där bl a besöka Kuba. På Kuba kom kicken för gamla bilar för där rullade ju massor av gamla 40 och 50-talsbilar. På hemvägen passerades Florida i USA och genom goda kontakter med Holger Dahlberg därborta köpte P-O bil.

ES-IMPORT

Intresset för P1800 ES kom genom att dessa bilar fanns i USA, men ej i Sverige i någon vidare utsträckning. P-O importerade flera 1800 ES som han lät helrenovera och sålde vidare, det blev även en del USA-bilar naturligtvis.

En E-modell av 1800, en vit 70:a blev dock den verkliga kärleken för P-O och den behöll han i åtta år. När den med visst vemod såldes blev det till förmån för en 262 C Bertone 79:a som även den kom hem från USA. En kompis till P-O fann den i Atlanta Georgia och den var och är nästan i nyskick med endast 6 000 mil på mätaren. Säljaren var ledsen att behöva göra sig av med bilen, men behövde platsen pga flyttning. Bilen hade endast haft en ägare.

VACKRA BILAR

Idag finns naturligtvis den omnämnda 262:an kvar samt två stycken röda ES. Den ena, en 73:a är totalt renoverad av P-O och har kostat honom 95.000 kronor i renoveringskostnad. Den är utrustad med bl a AC och manuell låda. Den andra ES 73:an kom från Californien och var i så fint skick vid köpet att den bara behövde ny lack och inredning, originalet var förstört av den starka solen. Även denna bil har AC och manuell låda.

Det finns också en blå ES under renovering. Den är nu plåtklar med duvblå skinninredning och AC samt har manuell låda. Den bilen kommer från Florida och en Volvosamlare som P-O ofta handlar delar av, delar som inte går att skaffa fram i Sverige.

Så finns det även en Amazon 69:a B20 renoveringsobjekt stående.

164 SOM BRUKSBIL

164:an i P-O:s stall av Volvobilar är en 73:a som hittades hos en baron på Lidingö. Den hade då rullat 12 000 mil, och P-O har låtit renovera en del rostskador plus transmissionen. Bilen har sedan rullat från 1988 som familjebil. Bilen hittades av en tillfällighet när P-O var och sökte en adress på Lidingö. P-O kontaktade ägaren som endast använt 164:an till att köra till sommarhuset vid franska rivieran. Han tyckte det var en mycket bekväm långfärdsbil. P-O har själv varit nere vid Rivieran med bilen och håller med förre ägaren att den går perfekt.

FINNS ÄVEN MOTORCYKLAR

För Per Olov Norberg finns även andra intressen än Volvobilar. I garaget hittar vi två crosshojar, Husqvarna 400 och 250 cc, en 69:a och en 70:a som P-O håller på att renovera. Han har under många år kört motocross och även tävlat med stor framgång. Senare blev det sidovagnscross med en femteplacering i SM.

I sommar kommer man kunna se P-O glida på en HD också, då han skaffat en Sportser från 1989.

Annars ligger framtidsdrömmen för en P1800 convertible från USA. De tillverkades hos en firma i N.Y, Amityville, Volvoville USA. Man tillverkade 22 ex och P-O har en 65:a på gång.

P 1800 ES kallades i folkmun för "fiskbil" och varför förstår man när man ser på aktern.



P 1800

I mitten av 50-talet expanderade Volvo och intresserade sig allmer för exportmarknaderna, främst USA. Här hemma var ju PV 444 – 544 och senare Amazon den praktiga familjebilen, men i USA hade man en uppsjö av egna sådana, och Volvos säkerhetstänkande med tidig standardmontering av säkerhetsbälten m m snarast skrämde amerikanerna, som tyckte att sådant bara väckte obehagliga tankar på olyckor. Det amerikanerna i stället såg i små importvagnar från exotiska länder som Sverige var sportigheten.

AV LARS P. HEDNER

När Saab tog första, tredje och fjärde plats i The Great American Mountain Rally 1956, en tuff tillställning på svåra bergsvägar med upp till 40 cm snö och stark kyla, fanns det både Jaguar, MG, Porsche och Mercedes 300 SL som fick stryk av de ettriga Saabarna. Saabförsäljningen kom plötsligt igång "over there", och av drygt 50 000 tillverkade 93:or såldes c:a 20 000 i USA!

På liknande sätt var det för Volvo. Intresset ökade för Volvo i USA när den stryktåliga PV 444 vunnit flera tävlingar, och tillkomsten av sportmotorn med dubbla förgasare och senare fyrväxlad låda underströk sportigheten ytterligare.

SPORTVAGNS AMBITIONER

För att följa upp den här positiva trenden önskade sig Volvos amerikanska återförsäljare en riktig sportvagn som top of the line. Hos Volvo var man inte heller främmande för

sportvagnar. 1956 kom P 1900, Volvos plastsportvagn, som dock fick läggas ner på ett tidigt stadium på grund av kostnads- och kvalitetsproblem med plasten. Men nu var man redo att ta nya tag.

I princip bestämdes, att den nya sportvagnen skulle byggas på den nya Amazons kortade bottenplatta. När det gällde karossutformningen hade man kontakt med flera italienska karosseriskräddare, men valet föll till sist på en svensk design.



Inredningen i ES skilde sig mycket från tidigare P 1800.

Bakom den stod Pelle Pettersson, son till Volvos konstruktionschef Helmer Pettersson. Pelle Pettersson har senare blivit känd som båtkonstruktör och havskappseglare, men kunde alltså även framgångsrikt tävla med italienarna om att rita snygga sportvagnskarosser.

EN VOLVO BYGGD I ENGLAND

Därmed var både det mekaniska och det karosserimässiga fastställt. Men Volvo hade inte själva kapacitet att dra igång tillverkningen, då Torslandafabriken ännu var långtifrån klar, och den gamla fabriken hade fullt upp med att klara den nya

Amazonen. Till sist fann man en fabrik som kunde åta sig att framställa karosserna, nämligen Pressed Steel i England. Volvo tyckte det var lika bra att få sammansättningen gjord i England också, eftersom den egna fabriken var fullt utnyttjad med PV och Amazon. Uppdraget gick till Jensen Motors i trakten av Birmingham.

I maj 1959 var det klart för officiellt tillkännagivande från Volvo att den nya sportvagnen skulle tillverkas, och i januari 1960 visades den på bilsalongen i Bryssel.

VOLVO P 1800

Den nya bilen kallades P 1800 och bjöd på flera Volvonyheter. Den viktigaste var kanske motorn. Det var Volvos B18-motor, som för första gången gjorde entré. Det var en modern toppventilmotor med femlagrad vevaxel och mycket kraftig dimensionering genomgående. I P 1800 var den försedd med dubbla SU förgasare och kompression 9,5:1, vilket gav en effekt av 100 hk SAE.

Volvo tyckte det var ett utmärkt sätt att testa sin nya motor i liten serie under tuff belastning för att avslöja eventuella barnsjukdomar. Några sådana visade sig dock aldrig. B18-motorn blev med tiden legendarisk för sin stryktålighet och slitstyrka.

Växellådan var 4-växlad och kunde förses med överväxel av fabrikat Laycock de Normanville. Som första Volvo hade P 1800 skivbromsar fram, levererade av Girling. Fram- och bakvagn var i övrigt hämtade från Amazon. Däcken var moderna Pirelli Cinturato – i Volvo P 1800 samlades det bästa från den internationella bilkomponentindustrin.

Monteringen skedde alltså hos Jensen, och Volvo tog över de första 250 bilarna för kvalitetskontroll innan de gick ut till kunderna. Trots att Volvo gjorde den här kontrollen, först i Sverige och senare med en man stationerad på fabriken i England, blev kvaliteten aldrig i Volvoklass på de engelskbyggda bilarna. När Torslandafabriken stod klar 1963 tog Volvo hem sammansättningen av P 1800 på våren samma år, men karosserna gjordes fortfarande av Pressed Steel. Den officiella beteckningen på de svenskbyggda bilarna blev 1800 S, och de har chassinummer 6001



Handtag och gångjärn är fästa direkt i glaset.

P 1800

och framåt. De svenskbyggda bilarna känns också igen på att de inte fick de originella navkapslarna som fanns från början, utan vanliga Amazonkapslar med förkromad fälgring som komplement. I samband härmed gjordes mindre ändringar på interiören med bl a äkta läderklädsel, och motoreffekten gick upp till 108 hk SAE genom ändrad kamaxel och kompressionshöjning till 10.0:1.

HELGONET HJÄLPER TILL

I USA var återförsäljarna mycket nöjda med P 1800, precis vad de ville ha som "top of the line". Draghjälpen blev det också när P 1800 fick vara "Official Car" vid 24-timmarsloppet på Sebring både 1963 och 1964.

Men den viktigaste draghjälpen fick Volvo helt gratis av deckarhjälten Simon Templar eller "Helgonet", spelad av Roger Moore i en lång TV-serie. Inspelningen skulle igång i en hast, och Helgonet skulle ha en tuff bil att jaga bovar med. Mer prominenta sportvagnstillverkare kunde inte få fram vagnar tillräckligt snabbt, men Volvos återförsäljare i London fattade galoppen och fick fram en P 1800 till Helgonet på bara fem dagar. TV-producenten var nöjd med bilens utstrålning, och Roger Moore tyckte så bra om den att han körde P 1800 privat i många år. I TV-programmen fick en stor publik vecka efter vecka se hur Helgonet körde skjortan av bovarna med sin P 1800, en reklam som var ovärderlig för Volvo.

UTVECKLING

Efterhand infördes modifieringar och modellen utvecklades. I augusti 1965 höjdes motoreffekten ytterligare, till 115 hk SAE vid 6 000 v/min. Till 1967 års modell försvann den böjda kromlisten på sidan och ersattes av en rak list som slutade över bakre hjulhuset.

Amerikaaffärerna gick bra för Volvo, som sålde cirka hälften av P 1800-tillverkningen där. Amerikanerna uppfattade P 1800 inte som tävlingsbil utan som den sportiga långresevagn den var. Den fick med tiden mycket gott rykte för sin slitstyrka. Detta bekräftades ganska nyligen av en amerikansk långpendlare, som fick en utmärkelse av Volvo då han kört sin P 1800 en miljon miles, dvs 160 000 mil!

Men det fanns de som ville ha ännu tuffare prestanda än standardmodellen.

Volvo sålde en trimningssats till B18-motorn som höjde kompressio-

nen till 11.1:1, ventilerna var större, kamaxeln fräckare och svänghjulet lättat. Effekten blev ca 130 hk och räckte till att göra P 1800 till en verkligt vass landsvägs-vagn. B18-motorn var robust nog att utan vidare tåla trimningen. Tack vare överväxeln kunde man hålla mycket hög marschastighet och åka bekvämt, förutsatt att man inte var fler än två. Baksäte fanns visserligen, men räckte bara till för mindre barn.

Hösten 1968 ökades cylindervolymen till två liter i likhet med Volvos övriga fyrcylindriga modeller. I P 1800, som fick behålla den gamla modellbeteckningen trots den större motorn, var effektuttaget 118 hk. I augusti 1969 infördes Bosch Jetronic bränsleinsprutning, effekten gick upp till 130 hk SAE och modellen kallades nu 1800 E. 1800 E fick skivbromsar på alla fyra hjulen och växellåda från 164.

FISKBILEN

Tekniskt hade alltså 1800-modellen hängt med mycket bra, men karossen hade knappast ändrats alls under de drygt 10 år modellen varit i produktion vid det här laget. En förnyelse behövdes, men det var inte så lätt att finansiera stora karossändringar på en exklusiv lågseriebil.

Lösningen blev en kompromiss. Bakpartiet gjordes om, och fram trädde en av världens första sportkombimodeller, 1800 ES, som presenterades 1971. Vissa likheter fanns med engelska Reliant Scimitar, som kom 1969 och fick ett gott mottagande.

1800 ES döptes genast av Göteborgshumorn till "fiskbilen", ett smeknamn som den fått dras med sedan dess. Men ES-modellen hade mycket bättre innerutrymmen än coupén, den såg exklusiv ut, motoreffekten var nu 135 hk SAE och bilen gjorde respektingivande 185 km/t och accelererade 0-100 på 10,8 sek. Bakluckan var helt i glas, med gångjärn och lås fästade direkt i glaset. Den gamla coupémodellen tillverkades parallellt, men lades ner året efter, 1972.

Men inte heller den nya sportkombin kunde hålla sig kvar på marknaden. Nya avgasbestämmelser i USA sänkte effekten till 112 hk och prestanda blev lidande. Det krävdes också effektivare stötfångare "over there", och de blev inte vackra på 1800 ES,



även om det fanns ännu värre exempel bland engelska sportvagnar byggda för USA-export. Volvo fick till sist ge upp den ojämna kampen mot den amerikanska billagstiftningen och lade ner även 1800 ES 1973.

ATT KÖRA P 1800 I DAG

I dag är det två 1800-varianter som är särskilt eftersökta: Det är de äldsta modellerna, särskilt de engelskbyggda, och 1800 ES. Tillverkningskvaliteten var ju inte den bästa



P-O ser ut att vara nöjd med sina vackra Volvo-värstingar. Nästa modell som hägrar är en ovanlig amerikanskyggt P 1800 cab.

på de gamla P 1800, och ett rostskadat exemplar kan bli mycket dyrt att få ordning på, även om inköpspriset är lågt. Det maskinella bereder aldrig några problem, det finns gott om delar, särskilt här hemma i Sverige.

1800 ES var en färdigutvecklad och förfinad bil, och den har i regel stått sig mycket bättre mot rostens härjningar än de äldre typerna. Intresset är stort för just den här varianten, och priserna ganska höga. Det kanske kan förklaras av att 1800

ES har Volvos fulla byggkvalitet samtidigt som den är vass nog att utan svårighet hänga med i dagens hetsigare trafikrytm. Motorn, Volvo B20, och växellådan är robusta och stryktåliga och kan med rätt skötsel gå nästan hur många mil som helst. Chassit med skivbromsar runt om håller fortfarande modern standard. Att bakaxeln är stel som en pinne stör knappast på välskötta asfaltvägar, och den är stabilt förankrad så bilen hittar inte på några hyss om man pressar den lite.

1800 ES har kort produktionstid, bara ett par år, så modellen blir mer exklusiv än coupén. Av över 47 000 tillverkade 1800-modeller vara bara drygt 8 000 av modell ES. Nästan alla gick på export, bara något hundratal ES stannade i Sverige årligen.

Källa: Björn-Eric Lindh: Volvo. Personvagnarna – från 20-tal till 80-tal.

När Volvo PV 60 gick i graven 1950 kom ingen sexcylindrig ersättare. Under hela femtiotalet hade Volvo ingen stor bil på programmet med undantag av "Volvosuggan", men den var en specialmodell för taxibruk, och den lyxigare variant som såldes som direktionsvagn under namnet "Disponent" nådde inga höga försäljningssiffror.

AV LARS P. HEDNER
FOTO HASSE CARLSSON

I 1950-53 arbetade man på "Philip", en Kaiser-liknande prototyp med 3,5 liters V8 på 120 hk och automatlåda. Utvecklingen i början av 50-talet var dock sådan, att Volvo anade att man nog inte kunde bli rik på att sälja

stora bilar med V8, så projektet lades ned. V8:an kom till användning i en av Volvos lastbilar i stället.

Volvo hade dock inte släppt tanken på en större bil. Men inte förrän många år senare, när 140-serien kom, fanns det underlag för en större bil. 140-serien hade en kaross som var stor nog att motivera en större motor än den fyrcylindriga B18 som basmodellen hade från början. När B20-motorn kom hösten 1968 presenterades också den sexcylindriga varianten, modell 164, som hade B20 förlängd med två cy-

lindrar, cylindervolym 2 978 cc och 130 hk. Frampartiet var förlängt 10 cm jämfört med 140 och helt annorlunda utformat med en kraftfull grill. Resten av 164:an var identisk med 140-serien till storleken men inredningen var mer påkostad, från 1969 med läderklädsel som standard. Som standard fanns en fyrväxlad låda från ZF, som tillval fanns överväxel eller automat.

164 hade alltså en egen profil, det syntes lätt utanpå att det var fråga om en kraftigare och dyrare modell. Priset var c:a 25.000 kr, jämfört med en 144 som gick på c:a 20.000 kr. Prestandamässigt låg 164 bra till med en toppfart på 175 km/t, helt jämförbart med ex en Mercedes 250 som kostade nära 30.000 kr.



Motorn i 164:an är på 2978 cc och 130 hk.



Från 1969 hade 164:an skinnklädsel som standard.

Nedan: P-O bruksbil är en mycket fin 164: a som han köpt av en baron på Lidingö. Den är förutom lite småarbeten helt i originalskick.



262 C

164 var bekväm och hade bra flås men blev snabbt känd för att vara ganska törstig. Detta blev bättre till 1972 års modell, då man kunde få elektronisk bränsleinsprutning. Modellen kallades 164 E, motorn lämnade 160 hk DIN (175 SAE) och bilen hade blivit både snabbare och snålare. 164 E höll i många år positionen som starkaste Volvon.

När efterföljaren 264 kom som 1975 års modell hade den den s k PRV-motorn (samarbetsprojekt mellan Peugeot, Renault och Volvo) som var en V6 på 2664 cc med effekt 125 hk med förgasare och 140 med bränsleinsprutning. V6:an var både kortare och lättare än 240-seriens fyrcylindriga motorer, och karossen kunde därför vara gemensam även om front och yttre utsmyckning skilde sig från den enklare varianten.

Våren 1977 presenterade Volvo en lyxig tvådörrars coupé baserad på 264 kallad 262 C. Den var ritad av Volvos designer Jan Wilsgaard. Det var karossens överdel som var modifierad, sänkt 6 cm och med kraftigt lutande vindruta. Maskinellt var 262 C identisk med 264, men interiören var betydligt lyxigare med specialläder och ädelträpaneler. Eftersom Volvo inte hade utrymme i egna fabriker för att framställa 262 C skickades "byggsatser" till Bertone i Italien, som satte samman bilarna och gjorde coupéöverdelen.



Nedan: Bertone-kupén är maskinellt identisk med 264 och har en V6 på 2 664 cc. P-O:s 262 C är mycket välvårdad med blott 6 000 mil sedan ny.

Volvo tillverkade 6 622 exemplar av 262 C fram till 1980, då modellen lades ner. Från början var alla bilar lackade i silver-metallic med svart vinyltak. Senare kunde man också få guldmetallic med tak i samma färg. Ville man ha annan färg än silver eller guldmetallic fick det beställas extra.

Källa: Björn-Eric Lindh: Volvo. Personvagnarna – från 20-tal till 80-tal.



Ovan: Inredningen var mycket exklusiv i 262 C.

Nedan: 262 C tillverkades i endast 6 622 ex varav 75 % exporterades till USA. Denna 77:a är dock återimporterad till Sverige där den hör hemma.



262C

SVENSKA VOLVO**PV-KLUBBEN**

Hägervägen 78
122 39 ENSKEDE
Tel 08-600 19 77
(Onsd 18.30-21.30)

**SVENSKA VOLVO
AMAZON-KLUBBEN**

c/o Jonas Källberg
Röliden 32
433 63 PARTILLE
Tel 031-26 57 30
(Tors 18.00-21.00)

**SVENSKA VOLVO
P1800-KLUBBEN**

Box 11049
720 11 VÄSTERÅS
Tel 021-235 65
(kvällstid)

VOLVO 164**CLUB OF SWEDEN**

c/o Öberg
Åkerbyvägen 90
183 35 TÄBY
Tel 08-792 37 30

CLUB 262C

Tomas Björk
Skutskärsv. 32
122 43 ENSKEDE
Tel 08-81 66 58
(kvällstid)

**VOLVO EXPRESS
OWNERS CLUB**

Pär Sandevik
Box 6038
175 06 JÄRFÄLLA
Tel 08-739 29 04
(Tisd 20.00-22.00)



VOLVOS VÄ



RSTINGAR ♂